



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

2^{de} kwartaal 2024



INSTITUUT WEGTRANSPORT EN LOGISTIEK BELGIË vzw

Archimedesstraat 5 – 1000 Brussel

http: www.itlb.be - Tel. +32/(0)2 234 30 10

Voorafgaande opmerkingen

1. Opzet van het onderzoek

Het Instituut wegTransport en Logistiek België (ITLB) organiseert sinds 1977 een enquête om de conjunctuurtoestand van de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg op te volgen. De basismethodologie is dezelfde als deze gehanteerd door de NBB voor hun conjunctuuronderzoek.

Tot en met het jaar 2005 gebeurde dit door middel van een *maandelijkse* vragenlijst met de bedoeling om specifieke problemen en trends die kenmerkend zijn voor de sector vanuit de praktijk op te volgen en nader te leren kennen.

Om beter te kunnen inspelen op de wijzigingen en uitdagingen van de sector, heeft dit conjunctuuronderzoek in 2006 een heuse gedaanteverandering ondergaan. In plaats van maandelijks wordt de enquête voortaan per kwartaal uitgevoerd bij een representatief staal van ondernemingen uit de sector. In de vragenlijst wordt gepeild naar hun mening over de evolutie van een aantal factoren. Zij dienen op te geven of de toestand in het betreffende kwartaal gedaald, gelijk gebleven of gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal. Daarenboven wordt hun opinie gevraagd naar de oorzaken van bepaalde trends, hun indrukken en vooruitzichten niet alleen met betrekking tot de vervoeropdrachten maar tevens binnen het ruimere logistieke gebeuren.

2. Indeling van de resultaten naar grootteklasse van de ondernemingen

De resultaten van dit onderzoek worden in onderhavig rapport in 5 klassen ingedeeld volgens de omvang van de deelnemende bedrijven, uitgedrukt in functie van het aantal motorvoertuigen:

1 (klasse 1)	ondernemingen met 1 motorvoertuig;
2 (klasse 2)	ondernemingen met 2 t.e.m. 5 motorvoertuigen;
3 (klasse 3)	ondernemingen met 6 t.e.m. 20 motorvoertuigen;
4 (klasse 4)	ondernemingen met 21 t.e.m. 50 motorvoertuigen;
5 (klasse 5)	ondernemingen met meer dan 50 motorvoertuigen;
T (totaal)	extrapolatie van de gegevens voor de ganse sector volgens een dubbele verdeelsleutel: het aantal motorvoertuigen en het aantal ondernemingen.

3. Weergave van de resultaten

De resultaten betreffende de vervoeractiviteit, de personeelssituatie, de kostprijs en de vrachtprijs zijn voorgesteld in de vorm van een **gewogen saldo (S)** van de antwoorden van de deelnemers, d.w.z. het gewogen verschil tussen het gemiddelde percentage van de ondernemingen die een stijging (+) signaleren en het gemiddelde percentage van de ondernemingen die een daling (-) signaleren in vergelijking met de vorige maand. Om te komen tot een zo representatief mogelijk beeld van de gehele sector wordt aan de resultaten van elke deelklasse een wegingsfactor toegekend op basis van het aantal ondernemingen en het aantal motorvoertuigen van de betrokken klasse.

De benuttingsgraad van de voertuigen wordt uitgedrukt in een gemiddelde **afstandscoefficiënt**, die bekomen wordt door het aantal kilometers dat afgelegd is met lading te delen door het totaal aantal afgelegde kilometers (vol + leeg).

Kwartaal 2 2024	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾	Kwartaal 2 2023
--------------------	---	--------------------

NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 5,6 %	↘	- 3,5 %
Uitbesteding naar derden	S	- 3,6 %	↘	- 4 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 4,9 %	↗	+ 8,8 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 0,5 %	↗	+ 2,7 %

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 5,6 %	↘	- 1,8 %
Uitbesteding naar derden	S	- 2,7 %	↘	- 1,5 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 1,8 %	↗	+ 2,9 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	- 0,2 %	↘	+ 0,4 %

PERSONEEL

Chauffeurs	S	- 1,9 %	↘	- 4,1 %
Niet-rijdende arbeiders	S	- 0,1 %	↘	- 0,1 %
Bedienden	S	- 0,1 %	↘	0 %

AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	70,3 %	↗	70,2 %
--------------------------------	---	--------	---	--------

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	10,2 %	↘	11,2 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	37	↘	38
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	45	↔	44
Gerealiseerde investeringen	%	23,2%	↘	29,9 %

S Antwoordensaldo: Het gewogen verschil tussen het aantal ondernemingen (in %) dat een stijging signaleert en het aantal ondernemingen (in %) dat een daling signaleert in vergelijking met voorgaand kwartaal.

⁽¹⁾ **Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal:** het is de weergave van de inschatting door de deelnemers aan de enquête van de situatie in vergelijking met voorgaand kwartaal.

Conjunctuursituatie in een notendop

De Belgische economie blijft groeien (bbp-groei + 0,2 %) maar het tempo vertraagt. Voor de derde keer op rij is immers een groeivertraging vastgesteld ten opzichte van het kwartaal ervoor. De Europese economie deed het gemiddeld iets beter met een bbp-toename op kwartaalbasis van + 0,3 %.

In de Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg is de **vervoeractiviteit** afgenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor. De meeste vervoerders registreren weliswaar een status-quo, maar het merendeel van de andere bedrijven signaleert een daling. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen - 5,6 % zowel voor het nationaal als voor het internationaal vervoer.

De verkeersopstoppingen, vooral rond Antwerpen en Brussel, baren veel ritplanners aardig wat kopzorgen, temeer daar de uitwijkmogelijkheden beperkt zijn terwijl men rekening moet houden met de rij- en rusttijden. Heel wat vervoerders doen bovendien hun beklag over de toename van het aantal +3,5T verbodsborden, niet geholpen door het feit dat de voorschriften voor leveringen verschillen van stad tot stad.

De **kostprijs** is gestegen, iets meer in het nationaal dan in het internationaal vervoer. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 4,9 % op nationaal en + 1,8 % op internationaal vlak. Met betrekking tot de **vrachtprijs** zijn de resultaten verdeeld. Voor het nationaal vervoer is een nipte stijging genoteerd, maar op internationaal vlak is een kleine daling opgetekend. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 0,5 % in het nationaal en - 0,2 % in het internationaal vervoer. Gepeild naar de oorzaken van kostprijsverhogingen wordt vooral gewezen op de tol- en loonkosten. De brandstofprijzevolutie is dan wel in iets kalmer vaarwater terecht gekomen, maar het blijft onstabiel, aldus een aantal vervoerders.

De **personeelsbestanden** van zowel de tewerkgestelde chauffeurs en van de niet-rijdende arbeiders als de bedienden zijn verlaagd. Desondanks blijft het aantal vacatures voor chauffeurs en bedienden hoog. Gemiddeld 34,5 % van de bedrijven wenst een chauffeur aan te werven en met betrekking tot de bedienden loopt het zelfs op tot 40,6 %. De uitstroom van chauffeurs is groot (vooral omwille van de vergrijzing) en de instroom te laag. Hierdoor kunnen de tewerkgestelde chauffeurs zich kieskeurig opstellen en is het voor veel ondernemingen een hele uitdaging om goed personeel te houden.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** is ietsje gestegen ten opzichte van het kwartaal ervoor. Het bedraagt 70,3 % in vergelijking met 68,4 % in voorgaande periode en 70,2% een jaar geleden.

Het aantal bedrijven dat aangeeft met **liquiditeitsmoeilijkheden** te kampen, is verminderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld signaleert 10,2 % van de vervoerondernemingen tekorten ten opzichte van 16,8 % in het kwartaal ervoor en 11,2 % een jaar eerder.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 37 dagen, maar in de praktijk loopt het op tot gemiddeld 45 dagen.

Het aantal **investeringen** is gedaald ten opzichte van voorgaande periode. Gemiddeld rapporteert 23,2 % van de bedrijven deelt mee dat ze in de loop van het kwartaal een investering doorgevoerd hebben ten opzichte van 28,7 % in voorgaand kwartaal en 29,9 % een jaar terug.

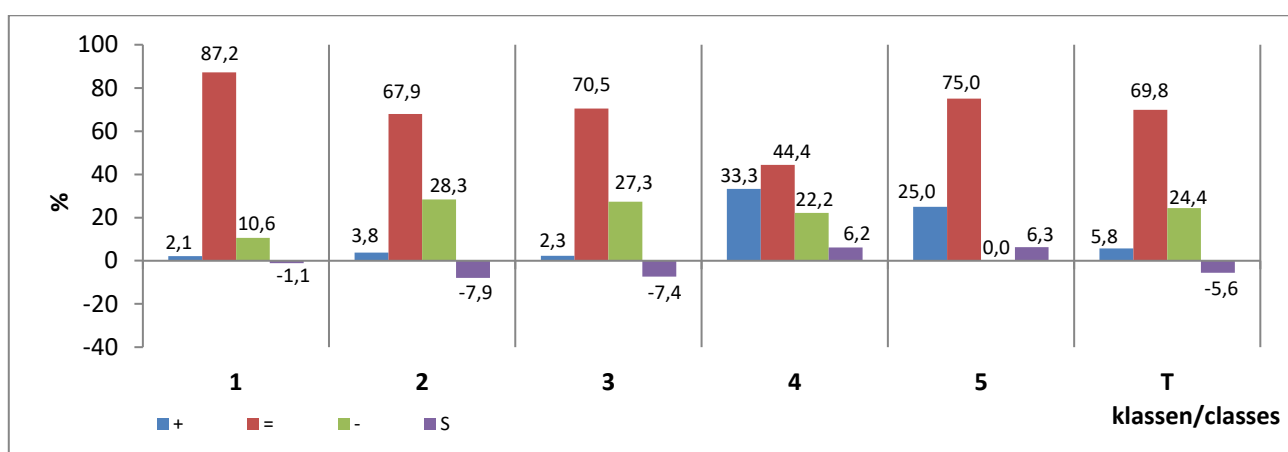
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

De Belgische economie is opnieuw vertraagd. In het derde kwartaal van 2023 bedroeg de bbb-groei op kwartaalbasis nog + 0,5 %, in het vierde kwartaal van dat jaar was het + 0,4 %. In het eerste kwartaal van dit jaar is het bbb met + 0,3 % gestegen en in het tweede kwartaal van 2024 ten slotte is het bbb met + 0,2 % toegenomen. In vergelijking met de overeenkomstige periode van 2023 is een bbb-groei van + 1,1 % geregistreerd.

De nationale vervoeractiviteit is evenwel afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal, zij het in iets mindere mate dan in de periode ervoor. Gemiddeld 69,8 % van de vervoerders rapporteert dat de bedrijvigheid gelijk gebleven is maar het merendeel van de overige bedrijven meldt een afname: 24,4 % duidt een daling aan en 5,8 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 5,6 % in vergelijking met – 7,3 % in voorgaande periode. In hetzelfde kwartaal een jaar terug bedroeg dat saldo - 3,5 %.



Figuur 1: de evolutie van de activiteit in het nationaal vervoer

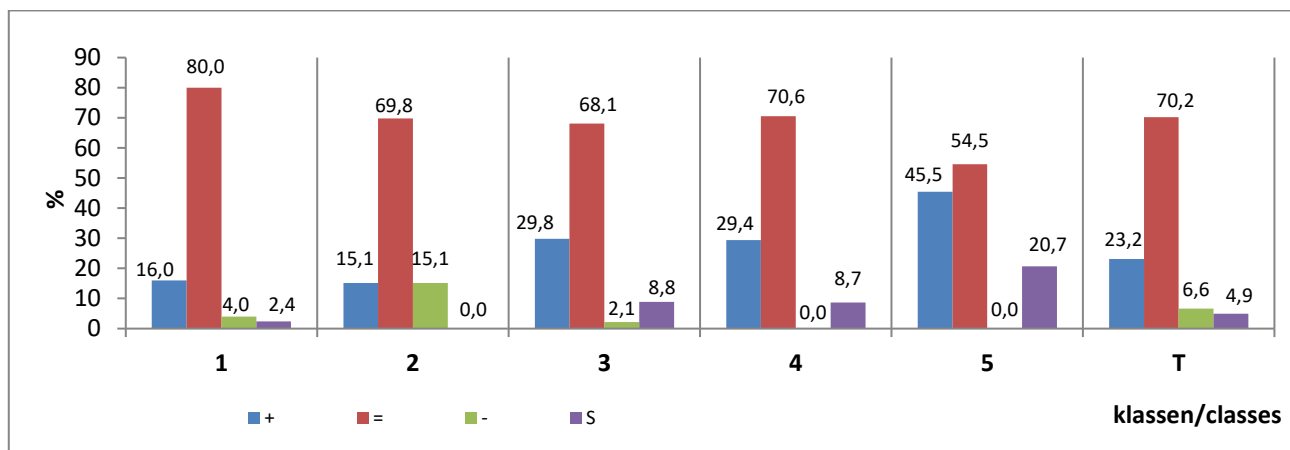
Het aantal in onderaanneming gegeven vervoeropdrachten is ook verminderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld drie kwart van de bedrijven wijst op een status-quo, maar veruit de meeste andere bedrijven wijzen op een afname: 19,7 % signaleert een daling en 5,1 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 3,6 % ten opzichte van - 7,1 % in het kwartaal ervoor en - 4 % een jaar terug.

De verkeersopstoppingen, vooral rond Brussel en Antwerpen, baart veel ondernemers flink wat kopzorgen, temeer daar de uitwijkmogelijkheden beperkt zijn en het lange wachten in de files voor conflicten zorgt met de wettelijke rij- en rusttijden.

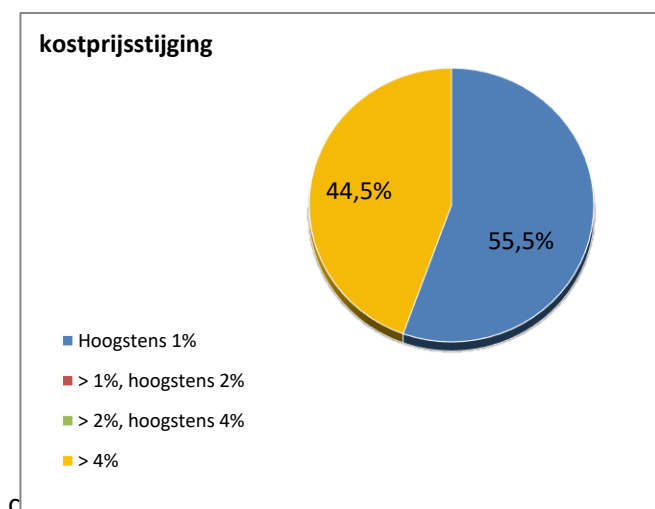
Daarnaast doen sommige vervoerders hun beklag over de toename van de + 3,5T verbodsborden, niet geholpen door het feit dat de voorschriften voor leveringen verschillen van stad tot stad (vb. het tijds kader waarin geleverd kan worden).

1.2. Kostprijs

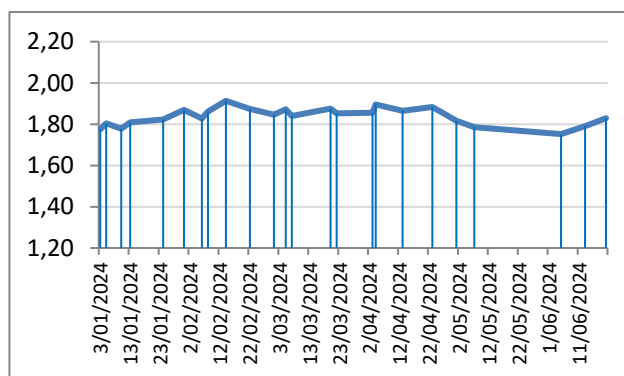
70,2 % van de vervoerders laat weten dat de nationale kostprijs op hetzelfde niveau gebleven is als in het kwartaal ervoor. Het merendeel van de overige bedrijven wijst op een verhoging: 23,2 % duidt een stijging aan en 6,6 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 4,9 % ten opzichte van + 13,3 % in het kwartaal ervoor en + 8,8 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



Figuur 2: de evolutie van de kostprijs in het nationaal vervoer



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging



Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW): Evolutie van de maximumprijzen (bron: Energia)

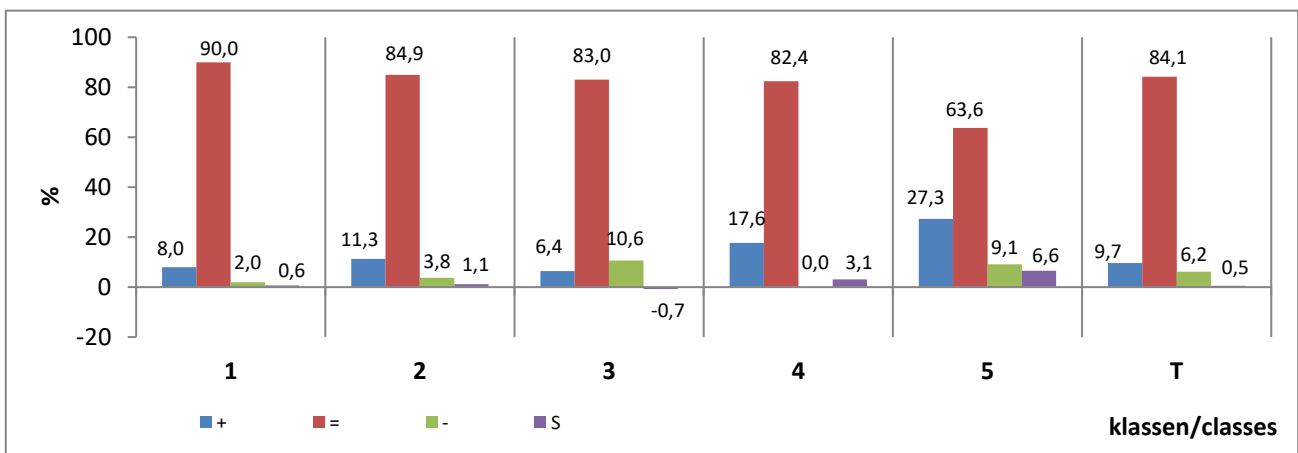
Iets meer dan de helft van de bedrijven met een verhoogde kostprijs laat weten dat het om een stijging van maximaal 1 % gaat.

Gepild naar de oorzaken van de kostprijsverhoging, worden vooral de gestegen tol- en loonkosten naar voor geschoven. De brandstofprijsevolutie (zie figuur 4) is weliswaar in kalmer vaarwater gekomen, maar het blijft onstabiel, aldus een aantal vervoerders.

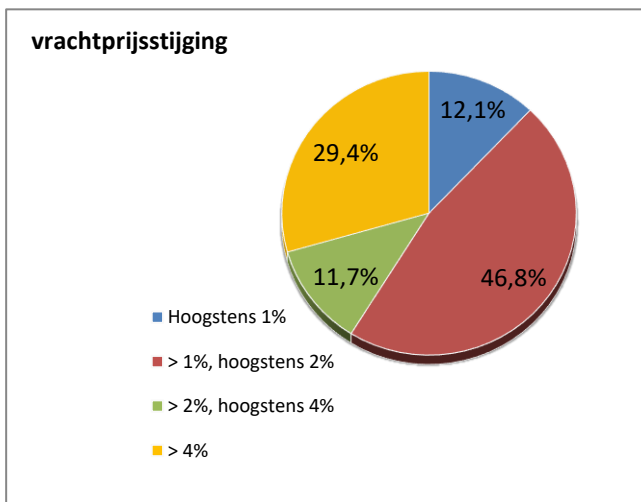
1.3. Vrachtprijs

Gemiddeld 84,1 % van de vervoerbedrijven deelt mee dat hun vrachtprijs niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Een zeer nipte meerderheid van de andere ondernemingen meldt een aanpassing naar boven toe: 9,7 % signaleert een verhoging en 6,2 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,5 % ten opzichte van + 4,5 % in voorgaande periode en + 2,7 % in het overeenkomstige kwartaal van het jaar ervoor.

Sommige opdrachtgevers tonen weliswaar begrip voor de vraag naar vrachtprijsverhogingen, maar voor veel vervoerders verlopen de tariefonderhandelingen moeizaam omwille van de intense concurrentiestrijd die kenmerkend is voor de sector.



Figuur 5: de evolutie van de vrachtprijs in het nationaal vervoer



In bijna 47 % van de bedrijven met een vrachtprijsstijging gaat het om een stijging van meer dan 1 % en ten hoogste 2 %.

Figuur 6: de evolutie van de vrachtprijs in het nationaal vervoer

2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

Zowel in de eurozone als in de EU is het bbp met + 0,3 % gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Ten opzichte van dezelfde periode van het jaar ervoor is de economische bedrijvigheid met + 0,6 % toegenomen in de eurozone en met + 0,8 % in de EU.

Gemiddeld 71,6 % van de vervoerders meldt een status-quo van de internationale vervoeractiviteit in vergelijking met het kwartaal ervoor, terwijl de rest grotendeels een afname vaststelt: 24,1 % tekent een verhoging op en 4,3 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt net zoals in het nationaal vervoer – 5,6 % ten opzichte van – 10,9 % in de periode ervoor en – 1,8 % een jaar terug.



Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

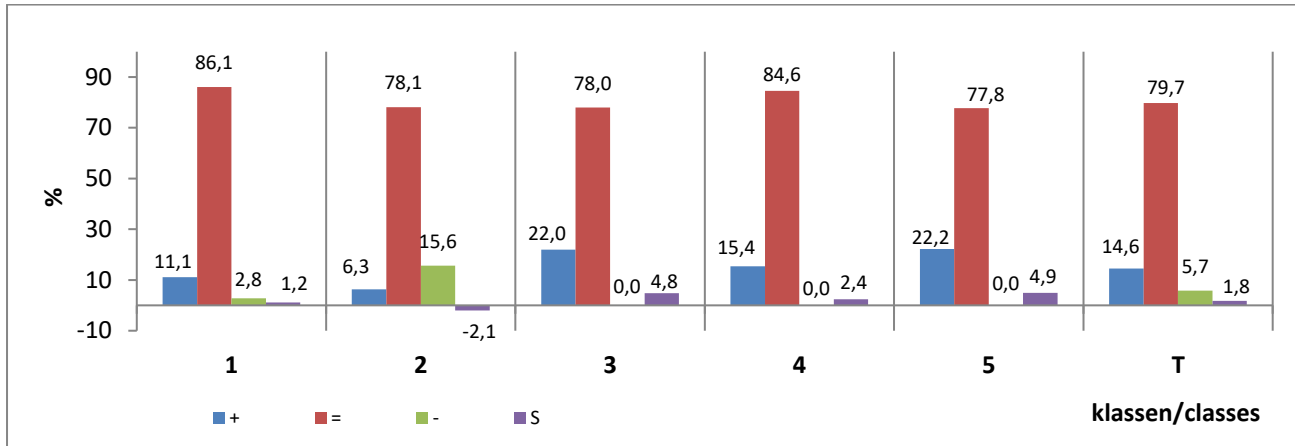
Ook het aantal uitbestedingen van internationale vervoeropdrachten is verminderd. Gemiddeld rapporteert 73 % van de vervoerbedrijven een status-quo ten opzichte van voorgaand kwartaal, 18,6 % meldt een afname en 8,4 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 2,7 % in vergelijking met – 6,5 % voor de periode ervoor. In de overeenkomstige periode van voorgaand jaar bedroeg dat saldo – 1,5 %.

De meeste vervoerders blijven in de ons omringende landen voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten. Andere vaker aangehaalde bestemmingen zijn Italië, Oostenrijk en Spanje.

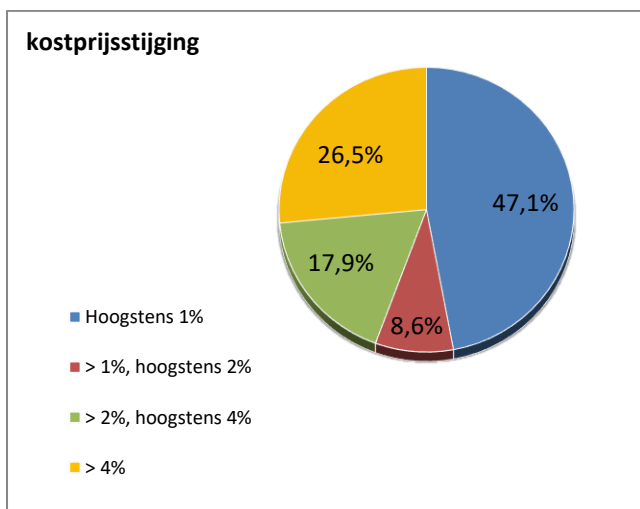
Een aantal bedrijven benadrukt opnieuw dat de internationale concurrentiestrijd bikkelhard is voor Belgische vervoerders, onder meer omwille van de hoge Belgische loonkosten.

2.2. Kostprijs

Gemiddeld bijna 80 % van de vervoerondernemingen signaleert dat hun kostprijs niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal, maar de meeste andere bedrijven melden een toename: 14,6 % stipt een verhoging aan en 5,7 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 1,8 % in vergelijking met + 9,4 % in voorgaand kwartaal en + 2,9 % een jaar terug.



Figuur 8: de evolutie van de kostprijs in het internationaal vervoer

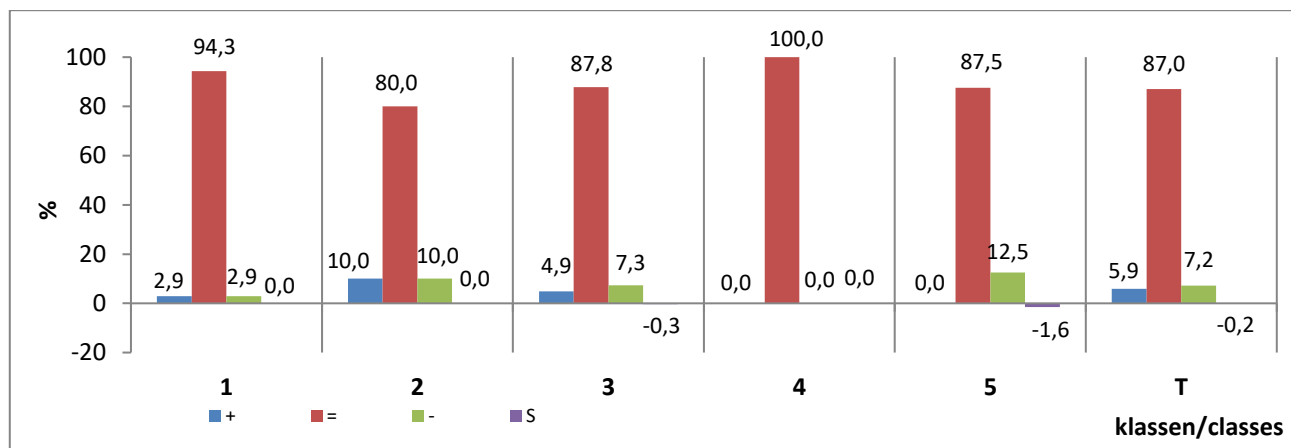


Bijna de helft van de ondernemingen met een kostprijsstijging laat weten dat het om een verhoging van hoogstens 1 % gaat.

Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

2.3. Vrachtprijs

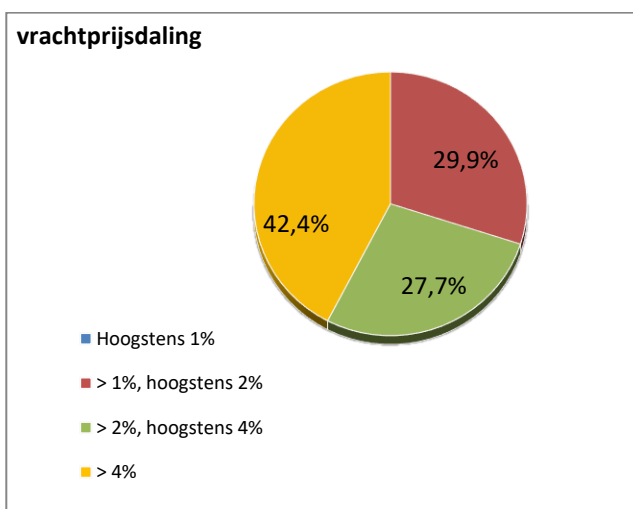
87 % van de vervoerders signaleert dat de vrachtprijs dezelfde gebleven is in vergelijking met voorgaand kwartaal. Bij de overige bedrijven is het aantal dat op een daling wijst ei zo na in de meerderheid: 7,2 % meldt een verlaging en 5,9 % een verhoging. Het gewogen saldo bedraagt - 0,2 % ten opzichte van + 2,5 % in de periode ervoor + 0,4 % een jaar terug.



Figuur 10: de evolutie van de vrachtprijs in het internationaal vervoer

In 42,4 % van de ondernemingen waarvan de vrachtprijs naar beneden toe is aangepast, gaat het om een aanzienlijk daling van meer dan 4 %.

Een aantal vervoerders licht toe dat er een prijsenslag gevoerd wordt omwille van een combinatie van factoren, waaronder een slabakkende economie met een tegenvallende vraag naar vervoer als gevolg en dus speelt de concurrentiestrijd zich des te meer op het scherp van de snee af.



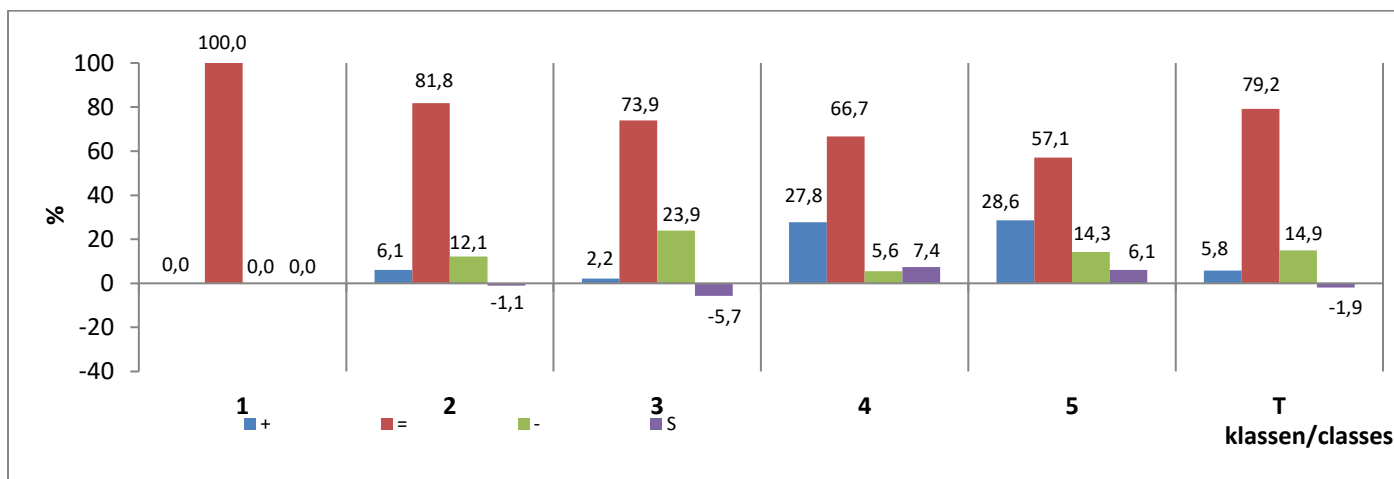
Figuur 11: de marges van de vrachtprijzdaling

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

Gemiddeld 9,6 % van de ondernemingen van klasse 1 verklaart personeel te hebben. In klasse 2 loopt dat percentage op tot 61,8 % terwijl nagenoeg alle bedrijven van de overige klassen mensen tewerkstellen. Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, beschikt gemiddeld 73,5 % van de bedrijven over personeel.

Ten opzichte van voorgaand kwartaal zijn de personeelsbestanden over de ganse lijn gedaald.



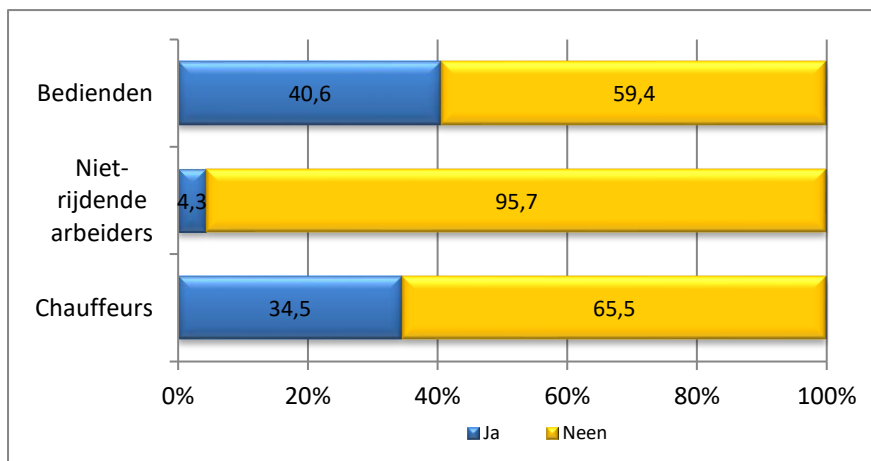
Figuur 12: het chauffeursbestand

Gemiddeld 79,2 % van de vervoerders laat weten dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** niet is veranderd in vergelijking met de periode ervoor, maar bij de andere bedrijven is het aantal dat op een afname wijst in de meerderheid: 14,9 % signaleert een daling en 5,8 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,9 % ten opzichte van – 1,3 % in voorgaand kwartaal en – 4,1 % een jaar terug.

Voor de **niet-rijdende arbeiders** is een nipte vermindering vastgesteld ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 94,7 % van de ondernemingen rapporteert weliswaar dat de situatie niet is gewijzigd, maar de resterende bedrijven die een verhoging melden, zijn lichtjes in de meerderheid: 3,8 % meldt een afname en 1,5 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 0,1 % ten opzichte van – 0,2 % in het kwartaal ervoor en eveneens – 0,1 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.

Het bestand van de **bedienden** is ternauwernood verlaagd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 96,3 % van de bedrijven signaleert een status-quo, terwijl een kleine meerderheid van de overige bedrijven op een afname wijst: 3,2 % deelt een verlaging mee en 0,5 % een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 0,1 % ten opzichte van + 0,1 % in het kwartaal ervoor, maar een jaar eerder was dat saldo 0 %.

Het aantal jobaanbiedingen voor chauffeurs en bedienden zijn gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal terwijl het is afgenomen voor de niet-rijdende arbeiders.



Figuur 13: Vacatures

Zo maar eventjes 40,6 % van de vervoerders laat weten dat hun bedrijf een bediende wenst aan te werven. In het kwartaal ervoor was dat aandeel 33,6 %.

Met betrekking tot de niet-rijdende arbeiders is het aantal vacatures zelfs iets gedaald. Het bedraagt 4,3 % in vergelijking met 5,7 % in voorgaande periode.

Gemiddeld 34,5 % van de bedrijven laat weten dat ze een chauffeur wensen aan te werven, terwijl het in voorgaand kwartaal 28,5 % bedroeg.

Ondanks de daling van het aantal tewerkgestelde chauffeurs en bedienden is het aantal openstaande betrekkingen hoog en zelfs gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal.

Het nijpende chauffeurstekort zal niet vlug in goede zin veranderen gezien de vergrijzing van het chauffeursbestand. De instroom is immers lager dan de uitstroom. Het toenemende chauffeurstekort maakt dat veel tewerkgestelde chauffeurs kieskeuriger zijn onder meer met betrekking tot het takenpakket, de vaak onregelmatige uren die kenmerkend zijn voor het beroep. Bij een conflict, zelfs al gaat het om constructieve kritiek, is de stap naar een ander bedrijf vlug gezet, aldus een aantal bedrijven.

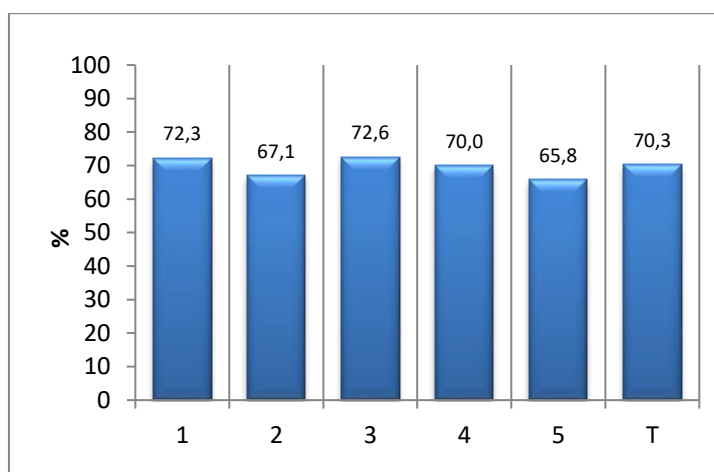
3.2. Afstandscoefficiënt

Gemiddelde afstandscoefficiënt =

$$\frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

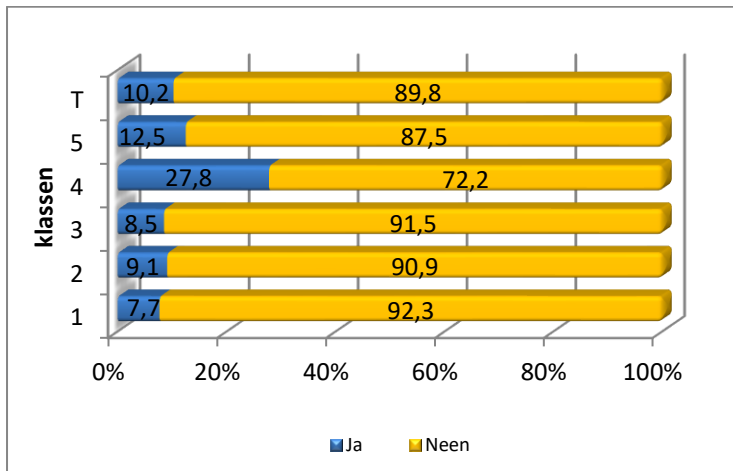
Deze coëfficiënt is vrij stabiel van kwartaal tot kwartaal.

Gemiddeld werd 70,3 % van de totale afstand met een lading afgelegd ten opzichte van met 68,4 % in voorgaand kwartaal en 70,2 % een jaar terug.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoefficiënt

3.3. Liquiditeit



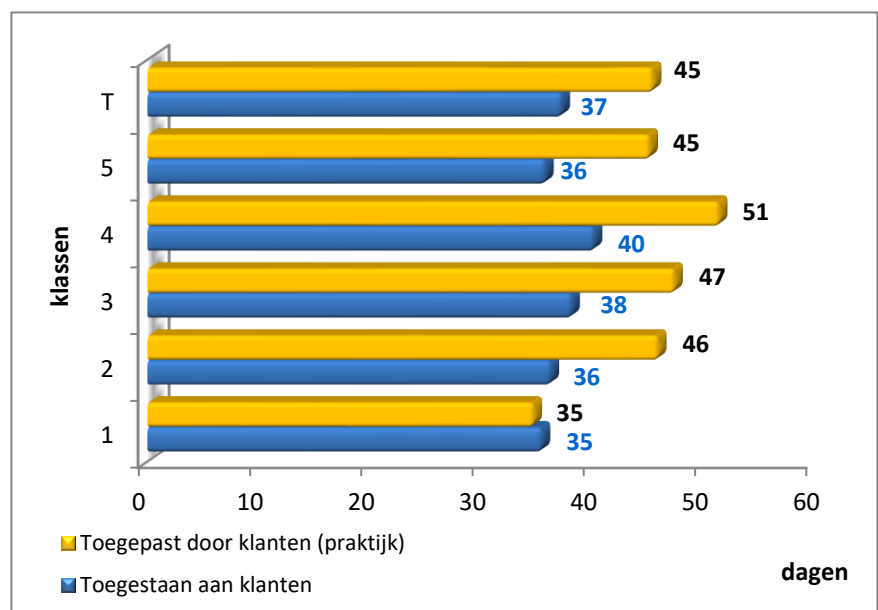
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Zoals steeds zijn de laattijdige betalingen van klanten de belangrijkste oorzaak van liquiditeitsmoeilijkheden.

Een aantal vervoerders wijst naar de vertragende economie. Het aantal vervoeropdrachten valt tegen terwijl de vaste kosten (waaronder hoge Belgische loonkosten) blijven doorlopen.

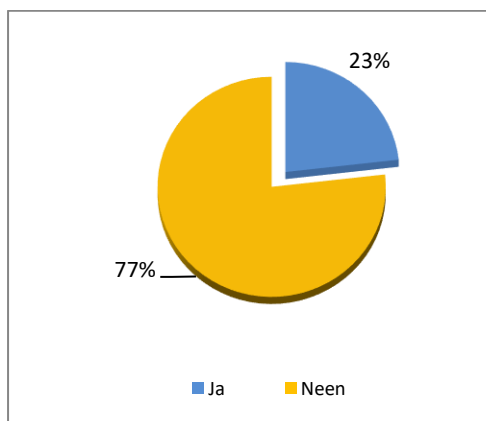
Sommige vervoerbedrijven laten hun vrachtprijs zakken onder de kostprijs om toch maar vervoeropdrachten te kunnen binnenhalen. Dit is echter slechts een doekje voor het bloeden en is nefast op lange termijn, niet alleen voor het eigen bedrijf maar ook voor concullega's die hun vrachtprijs wel op een correcte manier aanpassen in functie van de kostprijsevolutie.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalings termijn toe van 37 dagen, terwijl het in praktijk oploopt tot gemiddeld 45 dagen.

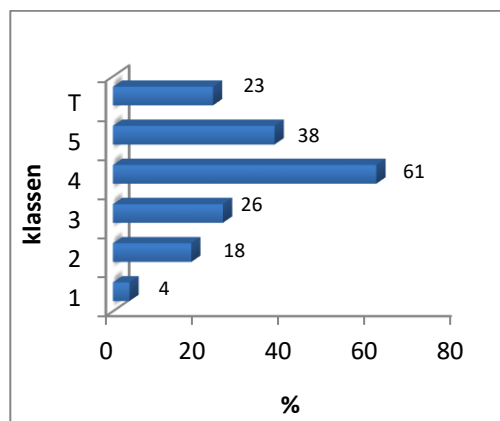


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

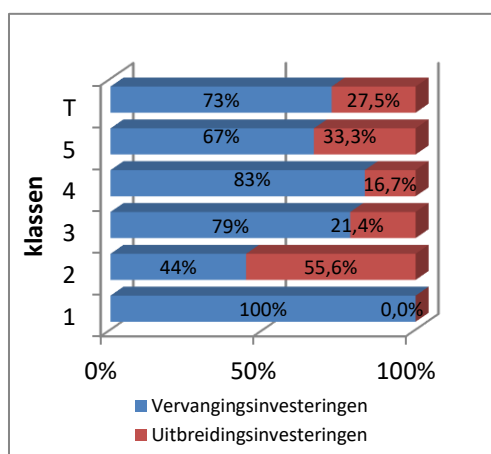


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Het investeringsgehalte is afgenomen. Gemiddeld 23 % van de vervoerondernemingen geeft aan in de loop van het kwartaal een investering gerealiseerd te hebben. In voorgaande periode bedroeg het 29 % en een jaar eerder was dat 30 %



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, deelt bijna drie kwart van de ondernemingen mee dat het om een vervangingsinvestering gaat, vooral in motorvoertuigen.

11,8 % van de bedrijven deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 19 % in voorgaand kwartaal en 20 % een jaar terug.

SLOTBEVINDINGEN

De Belgische economie blijft groeien, maar in een trager tempo. Voor de derde keer op rij is immers een groeivertraging vastgesteld. In vergelijking met voorgaand kwartaal bedraagt de bbp-toename + 0,2 %. De Europese economie deed het gemiddeld iets beter met een bbp-toename op kwartaalbasis van + 0,3 %.

De sector van het beroepsgoedervervoer over de weg laat ook voor dit kwartaal negatieve cijfers optekenen. In vergelijking met voorgaand kwartaal is de vervoeractiviteit zowel op nationaal als op internationaal vlak gedaald. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen in beide gevallen – 5,6 %.

De kostprijs is gestegen ten opzichte van het kwartaal ervoor. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 4,9 % voor het nationaal vervoer (+ 13,3 % in de periode ervoor) en + 1,8 % voor het internationaal vervoer (+ 9,4 % in voorgaand kwartaal). Met betrekking tot de vrachtprijs zijn de resultaten verdeeld: de vrachtprijs van het nationaal vervoer is ei zo na naar boven toe aangepast, maar het is gedaald in het internationaal vervoer.
